

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LIX. — Wydana i rozesłana dnia 1. października 1898.

Treść: (M 178 — 181.) 178. Obwieszczenie o nadaniu koncesyi na koleje małe o szlaku normalnym na obszarze królewskiego stołecznego miasta Olomuńca i w okolicy, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności. — 179. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu otwarcia ruchu na kolei lokalnej od Nowego Dworu do Bezdruzic. — 180. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolei małej od Pragi (Smichowa) do Koszyrza. — 181. Obwieszczenie o ponownem przedłużeniu terminu wybudowania kolei małej o szlaku normalnym aż do miejsca wyścigów w Kottingbrunn.

178.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 16. września 1898,

o nadaniu koncesyi na koleje małe o szlaku normalnym na obszarze królewskiego stołecznego miasta Olomuńca i w okolicy, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895), c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanemi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny nadało gminie królewskiego stołecznego miasta Olomuńca o to proszącej, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu a to zapomocą siły elektrycznej, oznaczonych poniżej linii kolei małych o szlaku normalnym na obszarze królewskiego stołecznego miasta Olomuńca i w okolicy:

a) od dworca kolejowego c. k. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda w Olomuńcu ulicą Nadrożną, ulicą Franciszka Józefa, przez plac Franciszka Józefa, ulicą Elżbiety, ulicą Ostrożnicką, przez plac Górny a następnie ulicą Litowską, ulicą Stomorządną, ulicą Fröhlichową do koszar artyleryjskich arcyksięcia Wilhelma,

b) od placu Górnego ulicą Teresy i ulicą Rudolfową aż do osady Nowa ulica,

c) od placu Górnego ulicą Zamecznicką i przez Bielidła do wozowni przy Łażni kobiecej,

pod następującymi bliżej określonymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Koncesyonowanym małym kolejom zapewniają się dobrodziejstwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy na wstępie wzmiankowanej.

Okres przewidzianych w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnień od podatków, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

Gdyby stępel od biletów osobowych miał być zamieniony na opłatę procentową, zastosowane być ma postanowienie artykułu XX, ustęp drugi ustawy rzeczonej.

§. 2.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei żelaznych na wstępie oznaczonych niezwłocznie po uzyskaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotowe koleje oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncesyonaryuszka na żądanie

Rządu stosowną kaucyę a to w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanych nadaje się koncesyonaryuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszce do wybudowania kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

§. 4.

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanych użyte być miały drogi nie pod zarządem gminy zostające, koncesyonaryuszka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

Koncesyonaryuszka jest nadto obowiązana ponieść kosztą urządzeń, jakie z powodu budowy i ruchu kolei koncesyonowanych będą potrzebne dla zabezpieczenia swobodnego funkcjonowania istniejących już w chwili nadania koncesyi na te koleje przewodów telegraficznych i telefonicznych państwa a w szczególności także kosztą przełożenia tych przewodów, gdyby to było potrzebne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanych i ruchu na nich zastosować się powinna koncesyonaryuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych technicznych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), o ile takowe w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, jakieby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń c. k. Ministerstwa kolei żelaznych i w ogóle Władz powołanych.

§. 6.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego, jakoteż na uposażenie funduszu zasobnego rzeczywiście wyłożonych i należycie udo wodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby rzeczywiście była poniesiona przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wyczerpaniu kapitału zakładowego przez Rząd zatwierdzonego, jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, kosztą przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli kosztą będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi przez Rząd zatwierdzonego.

§. 7.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest dozwalać podoficerom i ordynansom w odnośnym czasie służbę pełniącym bezpłatnego przejazdu koleją.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie umówić się należy z właściwemi Władzami wojskowemi.

Koncesyonaryuszka zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

Gdyby z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie budowy kanałów, przewodów rurowych itp. Władze uznały za potrzebne wstrzymanie na pewien czas ruchu na jakiejś części kolei koncesyonowanych, koncesyonaryuszka ma poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom Władz, bez jakiegokolwiek roszczenia do wynagrodzenia za stratę poniesioną w skutek czasowego wstrzymania ruchu.

§. 9.

Urzędnicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, jadący koleją z polecenia Władz sprawujących nad-

zór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa z powodu koncesyi lub w sprawach dochodów niestałych, gdy się wywiodą certyfikatami urzędowymi, jakie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla wylegitymowania się wystawiać im będzie, przewożeni być powinni z punktem podróży bezpłatnie.

§. 10.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest przewozić pocztę tudzież funkcyonaryuszów zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowymi.

Za te świadczenia, jakoteż za wszelkie inne na rzecz zakładu pocztowego może koncesyonaryuszka żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencye, tyżące się zarządu kolei, wymieniane między dyrekcją lub gronem kierującym przedsiębiorstwa kolejowego a jej podwładnymi funkcyonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę zakładu kolejowego.

§. 11.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest mieć pieczęć o urządzenie na rzecz swoich funkcyonaryuszów zaopatrzenia dla inwalidów i starców i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna przynajmniej takie same korzyści członkom nastrożająca a względnie przynajmniej takie same zobowiązania na koncesyonaryuszkę wkładająca jak kasa rzeczzonego związku.

§. 12.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest dostarczać wcześniej Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie wykazów statystycznych potrzebnych do zestawienia statystyki rocznej kolei żelaznych.

§. 13.

Koncesyę nadaje się z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, i takowa kończy się z upływem tego czasu.

Rząd może także uznać koncesyę przed upływem rzeczzonego czasu za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §cie 2gim zobowiązania pod względem

rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §. 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 14.

Prawo kaduku na rzecz państwa, ustanowione w §. 8 ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) nie stosuje się do kolei koncesyonowanych.

§. 15.

Koncesyonaryuszka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolejach koncesyonowanych, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

§. 16.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i ich urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

§. 17.

Rząd zastrzega sobie, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, w koncesyi, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.

179.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z d. 26. września 1898,

o przedłużeniu terminu otwarcia ruchu na kolei lokalnej od Nowego Dworu do Bezdrzic.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia termin skończenia budowy i otwarcia ruchu kolei lokalnej od Nowego Dworu do Bezdrzic, ustanowiony w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 21. września 1896, Dz. u. p. Nr. 193, przedłużony został aż do 21. września 1899.

Wittek r. w.

180.**Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z d. 26. września 1898,**

o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolei małej od Pragi (Smichowa) do Koszycza.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia termin w obwieszczeniu c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 28. lutego 1898, Dz. u. p. Nr. 42, ustanowiony do skończenia i otwarcia niewybudowanej dotychczas końcowej części kolei małej o szlaku normalnym od Pragi (Smichowa) do Koszycza, na której ruch utrzymywany być ma zapomocą siły elektrycznej, przedłożony został aż do 14. marca 1899.

Wittek r. w.

181.**Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z d. 26. września 1898,**

o ponownem przedłużeniu terminu wybudowania kolei małej o szlaku normalnym aż do miejsca wyścigów w Kottingbrunn.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia termin w §. 2 obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 5. lipca 1897, Dz. u. p. Nr. 160 o nadaniu koncesyi na kolej małą o szlaku normalnym aż do miejsca wyścigów pod Kottingbrunn ustanowiony do skończenia i otwarcia tej kolei małej, który następnie, stosownie do obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 17. stycznia 1898, Dz. u. p. Nr. 27, przedłużono aż do dnia 31. sierpnia 1898, został przedłużony na rok następny, t. j. aż do 31. sierpnia 1899.

Wittek r. w.